



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt, Baurecht		
Datum	25.08.2017		
Geschäftszeichen	SUB III - Ri		
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 26.09.2017	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 11.10.2017	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 308/17

Betreff: Masterplan Citybahnhof Ulm
2. Bebauungsplan "Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße"
- Behandlung der Stellungnahmen sowie Satzungsbeschluss -

Anlagen:	1	Übersichtsplan	(Anlage 1)
	1	Bebauungsplan	(Anlage 2)
	1	Textliche Festsetzungen	(Anlage 3)
	1	Begründung	(Anlage 4)
	1	Abwägung mit Mehrfertigungen der vorgebrachten Stellungnahmen im Zuge der öffentlichen Auslegung (nur elektronisch)	(Anlage 5)
	1	Abwägung mit Mehrfertigungen der vorgebrachten Stellungnahmen im Zuge der frühzeitigen Beteiligung (nur elektronisch)	(Anlage 6)
	1	Gutachten Umweltverträglichkeitsvorprüfung (nur elektronisch)	(Anlage 7)
	1	Schalltechnische Untersuchung (nur elektronisch)	(Anlage 8)
	1	Erschütterungstechnische Stellungnahme (nur elektronisch)	(Anlage 9)

Antrag:

1. Die zum Entwurf des Bebauungsplans „Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße“ vorgebrachten Stellungnahmen in der von der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht vorgeschlagenen Art und Weise zu behandeln.
2. Den Bebauungsplan „Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße“ in der Fassung vom 25.08.2017 als Satzung zu erlassen sowie die Begründung vom 25.08.2017 hierzu festzulegen.

Jescheck

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 3, C 3, KOST2020, OB, VGV	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Kurzdarstellung

Bebauungsplan zur planungsrechtlichen Sicherung der veränderten Straßenbahntrasse, der Haltestelle Hauptbahnhof und der angrenzenden Verkehrsstraßen im Bereich des Bahnhofplatzes und der Friedrich-Ebert-Straße anlässlich des Neubaus der Straßenbahnlinie 2.

2. Rechtsgrundlagen

§ 1 Abs. 3, § 2 Abs. 1, § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch i. d. F. der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S.2414) geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 20.10.2015 (BGBl. I S.1722)

3. Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst die Grundstücke Flurstück Nr. 64/1, Nr. 64/2, Nr. 64/3, Nr. 64/4, Nr. 64/5, Nr. 64/6 und Nr. 64/7, sowie Teilflächen der Flurstücke Nr. 61 (Bahnhofstraße), Nr. 64 (Bahnhofplatz), Nr. 287 (Olgastraße), Nr. 281, Nr. 300 (Große Blau), Nr. 492 (Friedrich-Ebert-Straße), Nr. 491. Der Geltungsbereich weist eine Größe von 16.558 m² auf.

4. Änderung bestehender Bebauungspläne

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans überlagert ganz oder teilweise folgende Bebauungspläne und setzt deren Vorschriften in den entsprechenden Bereichen außer Kraft:

- Plan Nr. 110.4/42 gen. am 15.01.1965 Nr. 2206-154
- Plan Nr. 110.5/42 gen. am 09.02.1927 Nr. 388
- Plan Nr. 110.5/49 gen. am 28.04.1953 Nr. 2206-4
- Plan Nr. 110.5/52 gen. am 15.03.1954 Nr. 2206-4
- Plan Nr. 110.5/70 gen. am 29.10.1965 Nr. 2206-4
- Plan Nr. 110.5/76 in Kraft getreten am 07.11.1968
- Plan Nr. 110.5/77 in Kraft getreten am 04.07.1968
- Plan Nr. 110.5/80 in Kraft getreten am 04.11.1971
- Plan Nr. 110.5/84 in Kraft getreten am 21.11.1985
- Plan Nr. 110.5/96 in Kraft getreten am 24.02.2000
- Plan Nr. 110.5/100 in Kraft getreten am 31.12.2015
- Plan Nr. 111.1/15 gen. am 11.10.1965 Nr. 2206-4
- Plan Nr. 111.1/16 in Kraft getreten am 14.06.1974
- Plan Nr. 111.1/18 in Kraft getreten am 20.02.1986

5. Darstellungen des Flächennutzungsplans

Der rechtsverbindliche Flächennutzungs- und Landschaftsplan 2010 des Nachbarschaftsverbandes Ulm stellt im Plangebiet eine Hauptverkehrsstraße sowie einen öffentlichen Platz dar. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans kann somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden.

6. Verfahrensübersicht

- a) Aufstellungsbeschluss sowie Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und sonstigen Träger öffentlicher Belange im FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 27.09.2016.
- b) öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Ulm und des Alb-Donau-Kreises Nr. 40 vom 06.10.2016.
- c) frühzeitige Auslegung des Bebauungsplanvorentwurfs sowie der Begründung und der Fachgutachten bei der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht vom 14.10.2016 bis einschließlich 31.10.2016.
- d) Behandlung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung sowie Auslegungsbeschluss im FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 30.05.2017
- e) öffentliche Bekanntmachung in der Südwestpresse am 03.06.2017
- f) Auslegung des Bebauungsplanentwurfs sowie der Begründung und der Fachgutachten bei der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht vom 12.06.2017 bis einschließlich 14.07.2017.

7. Sachverhalt

7.1. Ausgangslage

Die Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm erstellen derzeit die Straßenbahnlinie 2 vom Kuhberg zur Wissenschaftsstadt. Zwischen den beiden planfestgestellten Streckenabschnitten Ehinger Tor - Kuhberg und Theater - Wissenschaftsstadt verläuft die neue Straßenbahnlinie entlang der Friedrich-Ebert-Straße über den Bahnhofplatz auf der sog. Stammstrecke der bestehenden Linie 1. Dieser Streckenteil muss im Zuge des Netzausbaus entsprechend modifiziert und die ÖPNV-Haltestelle vergrößert werden. Für diesen Bereich liegt bislang keine behördliche Zulassungsentscheidung vor, weshalb für die veränderten Streckenabschnitte auf der Stammstrecke eine neue planungsrechtliche Grundlage geschaffen werden muss. Der Geltungsbereich schließt im Norden und im Süden unmittelbar an die bereits planfestgestellten Streckenabschnitte an.

7.2. Geplante Neugestaltung

Im Zuge des Neubaus der Straßenbahnlinie 2 und des Ausbaus der ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof muss die Stammstrecke der Straßenbahn inklusive der begleitenden MIV-Trassen zwischen Olgastraße und Neue Straße verändert werden. Die Achslage der Straßenbahntrasse soll in Teilbereichen um bis zu 1,50 m nach Westen verschoben werden. In diesem Zuge werden die Bahnsteige von heute 3-5 m Breite auf künftig 7 m Breite erweitert. Die bestehende Bahnsteigbreite genügt den Anforderungen bei Weitem nicht mehr. Die Haltestelle Hauptbahnhof ist der wichtigste Umsteigeknoten im Ulmer ÖPNV-Netz. Zu Spitzenstunden etwa nach Schulschluss sind die Zustände auf den Bahnsteigen zum Teil prekär. Eine wesentliche Verbreiterung ist - gerade vor dem Hintergrund des Netzausbaus - unerlässlich. Dieser Querschnitt war Grundlage für den Antrag auf Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Darüber hinaus werden die Bahnsteige auf 105,50 m verlängert. So wird sichergestellt, dass alle heute an der Haltestelle Hauptbahnhof verkehrenden Bus- und Straßenbahnlinien am sog. Rendezvous-Verkehr teilnehmen können, also in den Tagesrandzeiten mit geringerer ÖPNV-Taktfolge gemeinsam am Umsteigeknoten Hauptbahnhof eintreffen, um Passagieren das Umsteigen von einer auf die anderen Linien zu ermöglichen. Weitere Busverbindungen, die möglicherweise in Zukunft zusätzlich über den Hauptbahnhof durchgebunden werden sollen, könnten trotz der genannten Haltestellenverlängerung nicht unmittelbar an diesem

Rendezvous-Verkehr teilnehmen. Die Vorhaltung eines Puffers für künftige Linien würde eine zusätzliche Verlängerung der Haltestelle voraussetzen. Eine Ausdehnung über die genannten 105,50 m hinaus würde jedoch mit den funktionalen Zwangspunkten auf dem Bahnhofplatz (Ein-/Ausfahrtsrampen des Parkhauses im Süden, Fußgängerüberweg zu den Sedelhöfen im Norden) kollidieren. Zusätzliche Buslinien können im Bedarfsfall jedoch so in die Zwischenzeiten des abendlichen ÖPNV-Takts gelegt werden, dass die Wartezeit für umsteigende Fahrgäste aus diesen bzw. in diese zusätzlichen Buslinien minimiert wird.

Beidseits der Straßenbahntrasse verlaufen die Fahrbahnen der Friedrich-Ebert-Straße. Die Verschiebung der Achslage der Straßenbahntrasse, die Vergrößerung der Bahnsteige und die Einbindung des bereits in Bau befindlichen Parkhauses am Bahnhof haben zur Folge, dass die Verkehrsstrasse angepasst und überplant werden muss. In seiner Sitzung vom 12. Oktober 2016 hat der Gemeinderat einen Grundsatzbeschluss gefasst, wonach die Friedrich-Ebert-Straße künftig mit einer Fahrspur in Richtung Norden und zwei Fahrspuren in Richtung Süden über den Bahnhofplatz geführt werden soll (vgl. GD 383/16). Mit der Reduzierung um insgesamt eine Fahrspur kann die trennende Wirkung der Straße zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt gemindert, das Vorfeld vor der östlichen Platzkante verbreitert und damit die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Darüber hinaus wird auf diese Weise ausreichend Raum für einen Radweg in Richtung Norden sowie eine begleitende Baumreihe geschaffen. Anhand einer mikroskopischen Verkehrsflusssimulation kamen zwei von der Stadt beauftragte Verkehrsgutachter unabhängig voneinander zu dem Schluss, dass die Verkehrsleistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße bei Reduzierung um eine Fahrspur gewährleistet bleibt.

Am nördlichen und am südlichen Ende der Bahnsteige sind Fußgängerüberwege über die Straße bzw. die Gleistrasse vorgesehen. Innerhalb des Plangebiets befinden sich zudem die Ein- und Ausfahrtsrampen zum geplanten Parkhaus am Bahnhof. Ferner sind die Aufzüge und Treppenaufgänge aus der Bahnhofspassage auf die ÖPNV-Haltestelle in die Planung zu integrieren.

Die Idee einer großen, die gesamte Haltestelle überspannenden Überdachung, wie noch in der Wettbewerbsplanung für den Bahnhofplatz aus dem Jahr 2014 vorgesehen, wurde inzwischen aufgegeben. Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt hat in seiner Sitzung am 18. Oktober 2016 entschieden, dass anstelle der großen Überdachung der Haltestelle ein neues Dach vor dem Eingangsportal des Hauptbahnhofs errichtet werden soll (vgl. GD 386/16). Ausschlaggebend für diese Entscheidung waren vor allem städtebauliche Überlegungen (Fokussierung auf den Hauptbahnhof, Vermeidung trennender Bauwerke zwischen Bahnhof und Innenstadt) und funktionale Gründe (großzügiger Witterungsschutz vor dem Bahnhofseingang). Auf der Haltestelle selbst wird es stattdessen großzügige Fahrgastunterstände geben. Diese sind planungsrechtlich nicht relevant und spielen im vorliegenden Verfahren daher keine Rolle.

In den Festsetzungen des Bebauungsplans wird lediglich zwischen Straßenbahntrasse, öffentlicher Straßenverkehrsfläche und den Flächen für öffentliche Geh- und Radwege unterschieden. Die geplante Verkehrsführung, d.h. die Spurmarkierungen, Verkehrsradien und Richtungspfeile, wurde zum besseren Verständnis der festgesetzten Trassenbreiten lediglich als Hinweis in den Plan aufgenommen. Eine Erläuterung der Spurführung für den MIV und den Radverkehr kann der Begründung zu diesem Bebauungsplanentwurf entnommen werden.

7.3. Bebauungsplan

Der Bebauungsplan ersetzt eine Planfeststellung der Straßenbahnlinie nach § 28 PbefG. Vorrangig werden daher die zum Betrieb der Straßenbahn notwendigen Anlagen (Trasse der Straßenbahn, Bahnsteige, Fahrleitungsmasten) und die von der Planung betroffenen Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Die klassischen Regelungsgehalte eines qualifizierten

Bebauungsplans wie etwa Art und Maß der baulichen Nutzung kommen bei der vorliegenden Planungsaufgabe dagegen nicht zur Anwendung.

7.4. Lärmschutz / Erschütterungsschutz

Lärmschutz

Die KREBS + KIEFER FRITZ AG hat im Vorfeld die schalltechnische Untersuchung "Umbau der Haltestelle Hauptbahnhof - Ermittlung und Beurteilung von Schienen- und Straßenverkehrslärmimmissionen auf Basis der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)" der KREBS + KIEFER FRITZ AG, Aktenzeichen: 20148014-VVS-2, und die schalltechnische Untersuchung "Umbau der Haltestelle Hauptbahnhof - Ermittlung der Gesamtverkehrslärmimmissionen aus dem öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr" der KREBS + KIEFER FRITZ AG, Aktenzeichen: 20148014-VVG-2, erstellt.

Darin wird ermittelt, inwieweit durch die geplanten Veränderungen an den Schienen- und Straßenverkehrsanlagen schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärmemissionen auf die umliegenden Gebäude ausgehen. Es wurde ermittelt, ob

- im Sinne der 16. BImSchV (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) ein Anspruch auf Lärmschutz besteht.
- im Rahmen der Abwägung bei einer Gesamtlärmbetrachtung die Zumutbarkeitsschwelle von tagsüber 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) überschritten und durch das Vorhaben noch weiter angehoben wurden.

Die schalltechnische Untersuchung hat für relevante Messpunkte an den umliegenden Gebäuden die zu erwartenden Schallpegel ermittelt und dargestellt, an welchen Stellen Überschreitungen des zumutbaren Schallpegels während der Tag- und Nachtzeiten zu erwarten sind. Demzufolge wird es an einzelnen Punkten zu Überschreitungen kommen, die Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen auslösen. Grundsätzlich kann für die Gebäude Friedrich-Ebert-Straße 12 und 16 sowie Bahnhofplatz 17 ein Anspruch auf passiven Lärmschutz geltend gemacht werden. Die Ergebnisse können im Einzelnen der beiliegenden schalltechnischen Untersuchung und - in zusammengefasster Form - der Tabelle in der Begründung zu diesem Bebauungsplan entnommen werden.

Erschütterungsschutz

Zur Prüfung möglicher Ansprüche auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen hat das Büro Fritz GmbH eine erschütterungstechnische Stellungnahme erarbeitet. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass die Umbaumaßnahmen im Bereich des Bahnhofplatzes nicht zu einer signifikanten Erhöhung der Immissionen aus den Erschütterungen selbst oder dem daraus folgenden sekundären Luftschall kommen wird.

7.5. Umweltverträglichkeitsvorprüfung

Die UVP-Vorprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass erhebliche, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten sind.

Dies wird im Wesentlichen dadurch begründet, dass

- die durch die Bautätigkeit zunächst zu erwartenden Emissionen durch Einhaltung der fachgesetzlichen Vorgaben auf ein zumutbares Maß begrenzt werden können,
- die Grenz- und Richtwerte bzw. die Anhaltswerte im Zusammenhang mit dem Betrieb (Verkehr) eingehalten oder ggf. gesonderte Maßnahmen ergriffen werden können,
- sich keine Nutzungen mit besonders hoher Empfindlichkeit gegenüber der von dem Vorhaben ausgehenden Wirkungen im Wirkungsbereich befinden,

- aufgrund der Vorprägung des Orts die Belange des Naturhaushalts und des Landschaftsbild nicht betroffen sind,
- sich keine Gebiete mit Schutzgebietsstatus im Auswirkungsbereich des geplanten Vorhabens befinden.

Die Ergebnisse der UVP-Vorprüfung sind in den Umweltbericht (s. Teil B der Begründung) eingeflossen.

8. Wesentliche Äußerungen im Bebauungsplanverfahren

8.1. Äußerungen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit (Anlage 6)

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange haben sich folgende Stellen zum Verfahren geäußert und Anregungen / Einwände zur Abwägung im Bebauungsplanverfahren vorgebracht:

- Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.
- Regionalverband Donau-Iller
- Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH (SWU)
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Polizeidirektion Ulm
- Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege
- DB Station& Service AG
- Handwerkskammer Ulm
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Ulm
- SUB / V Umweltrecht und Gewerbeaufsicht

Auf der einen Seite werden in den Stellungnahmen solche Aspekte thematisiert, die etwa technische Anlagen, wichtige Funktionszusammenhänge oder andere beachtliche Gegebenheiten vor Ort betreffen. So weisen die SWU, die Telekom und die Deutsche Bahn auf mögliche Wechselwirkungen mit den eigenen betrieblichen Anlagen hin. Das Landesamt für Denkmalpflege gibt zu bedenken, dass das Plangebiet archäologische Verdachtsflächen umfasst. Die Polizeidirektion Ulm weist auf Maßnahmen zur Verkehrssicherung für Fußgänger und zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen für den MIV hin. Diese Informationen wurden aufgenommen und an die jeweils verantwortlichen Fachplaner zur Berücksichtigung weitergeleitet. Die Einwender werden, soweit nicht bereits geschehen, am weiteren Planungsprozess beteiligt, um möglichen Konfliktpunkten frühzeitig in angemessener Weise begegnen zu können.

Auf der anderen Seite greifen einzelne Einwender erneut grundsätzliche Fragen zur Verkehrsführung, zur Bedeutung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und zur Qualität des Straßen-/Platzraums auf. So spricht sich der BUND für eine weitere Reduzierung der Fahrspuren und eine Stärkung des Fußgänger-/Radverkehrs aus. Zudem werden Argumente im Sinne einer stärkeren Begrünung mit Bäumen angeführt. Der Regionalverband begrüßt ausdrücklich die Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs und die Verknüpfung der Verkehrsträger auf dem Bahnhofplatz. Die Handwerkskammer und die IHK argumentieren für eine Beibehaltung von durchgängig vier Fahrspuren auf der Friedrich-Ebert-Straße. Hintergrund ist die Sorge, die Erreichbarkeit der Innenstadt könne infolge der Reduzierung um eine Fahrspur gemindert werden und infolgedessen die Attraktivität der Innenstadt als Wirtschafts- und Handelsstandort Schaden nehmen.

Die letztgenannten Einwender greifen erneut Argumente aus der Grundsatzdiskussion im vergangenen Herbst auf und führen diese z.T. weiter aus. Die vorliegende Planung basiert auf den Grundsatzbeschlüssen des Gemeinderats bzw. des Fachbereichsausschusses (vgl. GD 383/16 und GD 386/16). In diesem Zusammenhang wurde das Für und Wider eines Eingriffs in die Verkehrsführung auf dem Bahnhofplatz auf Grundlage fachgutachterlicher

Stellungnahmen eingehend erörtert. Die vorgebrachten Argumente führen zu keinen Erkenntnissen, die nicht bereits in der vorangegangenen Diskussion vorgelegen oder etwa zu einer anderen Bewertung der Sachlage geführt hätten. Im vorliegenden Planentwurf wurden daher keine Änderungen an der grundsätzlich beschlossenen Verkehrsführung des IV vorgenommen.

8.2. Äußerungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung sowie der erneuten Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung sowie der erneuten Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange haben sich folgende Stellen zur Planung geäußert und Anregungen / Einwände zur Abwägung im Bebauungsplanverfahren vorgebracht:

- ADFC Kreisverband Ulm/Alb-Donau
- Regionale Planungsgruppe (RPG) West
- Eisenbahnbundesamt
- Entsorgungsbetriebe der Stadt Ulm
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Regierungspräsidium Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
- Polizeidirektion Ulm
- Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH (SWU)
- Handwerkskammer Ulm
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Ulm

Die SWU, die Telekom, die Entsorgungsbetriebe und das Eisenbahnbundesamt weisen erneut auf mögliche Wechselwirkungen mit den eigenen betrieblichen Anlagen hin und bitten um enge Abstimmung im Zuge der weiteren Planung und der Bauarbeiten. Die Hinweise werden zur Berücksichtigung an die verantwortlichen Planer weitergereicht. Die Verwaltung bzw. die Planungsbüros stehen mit den genannten Stellen bereits in Kontakt und werden auch die weiteren Planungsschritte mit allen Betroffenen abstimmen.

Die Handwerkskammer und die Industrie- und Handelskammer (IHK) drücken erneut Ihre Sorge aus, die 3-spurige Verkehrsführung sei für das zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht ausreichend. Die Handwerkskammer befürchtet Behinderung des handwerklichen Wirtschaftsverkehrs und infolgedessen Verzögerungen bei Service- und Dienstleistungen im Bahnhofsumfeld. Die IHK zieht die dem Grundsatzbeschluss zugrunde liegenden Verkehrsgutachten in Zweifel und führt eine Reihe von Umständen (Infrastrukturmaßnahmen, Bevölkerungsentwicklung) an, die nach eigener Auffassung in den Verkehrsprognosen nicht ausreichend berücksichtigt sind. Ferner schlägt die IHK vor, zunächst vier Fahrspuren zu bauen und bei Eintreten einer geringeren Verkehrsstärke ggf. überflüssige Spuren zurückzunehmen. Des Weiteren halten die IHK eine Reduktion der Bahnsteigbreite an der ÖPNV-Haltestelle für gerechtfertigt, um auf diese Weise Flächen für eine 4. Fahrspur zu gewinnen.

Nach Auffassung der Verwaltung besteht kein Anlass, die Verkehrsgutachten in Zweifel zu ziehen. Die Entscheidungsgrundlagen für die Verkehrsführung der Friedrich-Ebert-Straße wurden von ausgewiesenen Fachgutachtern mit der gebotenen Sorgfalt und Expertise erhoben. Die Gutachten bestätigen die Verkehrsleistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße auch bei Reduzierung auf insgesamt zwei Fahrspuren. Unwägbarkeiten in den Prognosefällen hat der Gemeinderat zusätzlich Rechnung getragen, indem er sich in seinem Grundsatzbeschluss - abweichend von der gutachterlichen Stellungnahme - für eine Trassenführung mit insgesamt drei Fahrspuren ausgesprochen. Die spätere Rücknahme einer Fahrspur, wie vorgeschlagen, ist technisch aufwändig und kostspielig: Über die gesamte Länge müssten das Quergefälle und die Entwässerung angepasst werden. Anspruch der Planung sollte sein, von vorneherein einen dauerhaft funktionsfähigen Platz

zu gestalten und Nachbesserungen nach aller Möglichkeit zu vermeiden und nicht etwa, diese von vorneherein ins Kalkül zu ziehen. Die Überlegung, die Bahnsteigbreiten der ÖPNV-Haltestelle zugunsten einer vierten IV-Fahrspur zu reduzieren, widerspricht den Bedarfsermittlungen der SWU gemeinsam mit der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) am Regierungspräsidium. Für das zu erwartende Fahrgastaufkommen wurde eine notwendige Breite von 7 m ermittelt (2,50 m Ein-/Ausstiegszone, 1,50 m Laufgasse in Längsrichtung, 2,50 m Zone für Einbauten, 0,50 m Sicherheitsabstand zum Straßenrand). Dieser Querschnitt war Grundlage für den Antrag auf Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Drei weitere Einwander, der ADFC, die Regionale Planungsgruppe (RPG) West und die Polizeidirektion Ulm haben sich insbesondere zur Führung des Radverkehrs geäußert. Kritik gibt es v.a. an der Überlegung, den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung über einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn mitzuführen. Die Einwander plädieren für eine vom motorisierten Verkehr unabhängige Führung des Radverkehrs und präferieren einen getrennten Zweirichtungsradweg entlang der Westseite der Friedrich-Ebert-Straße.

Die Verwaltung hat daraufhin die Radverkehrsführung in Nord-Süd-Richtung überprüft und eingehend mit den Fachstellen diskutiert. Gegenüber dem Stand zur Auslegung wurde die Radverkehrsführung insoweit verändert, als nun analog zur Ostseite auch entlang der Westseite der Friedrich-Ebert-Straße anstelle des zunächst geplanten Radschutzstreifen auf Fahrbahnniveau einen Radweg auf Platzniveau eingerichtet werden soll. Auf diese Weise ist der Radverkehr vom motorisierten Verkehr durch einen niedrigen Bordstein getrennt. Mit einer Breite von 1,85 m ist der Radweg großzügiger dimensioniert als der ursprüngliche, 1,50 m breite Schutzstreifen. Zudem hat die nun gewählte Lösung den Vorteil, dass auch der Schwerverkehr auf der Friedrich-Ebert-Straße unabhängig vom Radverkehr den Bahnhofplatz queren kann. Mit einer Breite von 3,25 m ist der rechte Fahrstreifen auch für LKWs und Busse ausreichend dimensioniert; die bislang vorgesehene Mitbenutzung des Radschutzstreifens durch den Schwerverkehr ist damit hinfällig. Darüber hinaus wird mit dieser Lösung das städtebauliche Ziel, die Straßenbreite in Fahrtrichtung Süden auf die für den motorisierten Verkehr notwendigen Fahrstreifen (3,25 m + 3,00 m) zu reduzieren, erreicht.

Der Vorschlag eines Zweirichtungsradwegs wird dagegen nicht weiterverfolgt. Dieser würde die Breite der Verkehrsstrasse (IV plus Radverkehr) westlich der ÖPNV-Haltestelle auf 8,75 m summieren. Die Verkehrsstrasse würde folglich sehr nah an das Eingangsgebäude zum Parkhaus und den Treppenabgang in die Passage heranreichen und den Fußgängerbereich zwischen Radweg und aufgehenden Bauteilen erheblich beschränken. Engstellen an den Stützen der Bahnhofsüberdachung von nurmehr 1,25 m Durchgangsbreite würden in diesem Bereich zu einer für Fußgänger unkomfortablen Situation und u.U. zu Konflikten mit dem nahen Radverkehr führen. Noch schwerer wiegt der Umstand, dass der Radverkehr an den Fußgängerüberwegen per Ampelsignal auch entgegen der auf dieser Seite allgemeinen Fahrtrichtung angehalten werden müsste. Zudem hätte der Radweg in Richtung Norden im Bereich des Übergangs zur Olgastraße keine Fortsetzung. Für eine Fortführung des Zweirichtungsradwegs bis zum Theater fehlt der notwendige Platz. Radfahrende in Richtung Olgastraße müssten zwangsläufig den entgegenkommenden Radverkehr aus der Olgastraße queren und auf den nördlichen Gehweg wechseln. Dies führte gerade an dieser räumlichen Engstelle zu nicht vertretbaren Komplikationen für Radfahrende und Fußgänger. Des Weiteren wäre der Zweirichtungsradweg zwingend mit einer Benutzungspflicht verbunden. Da auf der Ostseite bereits ein benutzungspflichtiger Radweg eingerichtet wird, würde dies eine – widersinnige - beidseitige Benutzungspflicht für dieselbe Richtung bedeuten.

Die detaillierte Abwägung der vorgebrachten Einwände kann den Anlagen 5 und 6 entnommen werden.

9. Änderungen am Bebauungsplanentwurf

Infolge der beschriebenen Einwände bzw. neu gewonnener Erkenntnisse im Zuge des Planungsfortschritts wurden gegenüber dem Vorentwurf des Bebauungsplans folgende Änderungen vorgenommen:

Radverkehr:

Anstelle des Radschutzstreifens auf Straßenniveau wird in Nord-Süd-Richtung nun ebenfalls ein Radweg auf Platzniveau vorgesehen. Dies hat die unter Punkt 8 beschriebenen Vorteile sowohl für Radfahrende als auch für den motorisierten Verkehr. Infolge der daraus resultierenden Neuorganisation der westlichen Verkehrsstrasse rückt die westliche Fahrbahnkante um 75 cm weiter in Richtung Osten. Diese Änderung ist für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen vorteilig und ohne Relevanz für die Anlieger. Um die Radverkehrsführung nachrichtlich in ganzer Breite innerhalb des Geltungsbereichs darstellen zu können, wird dieser an seiner Westseite um 1,10 m erweitert. Die Darstellung des Radverkehrs im Bebauungsplan hat lediglich nachrichtlichen Charakter und ist nicht Teil des Festsetzungskatalogs. Die Erweiterung des Geltungsbereichs dient somit v.a. dem besseren Planverständnis.

Der Radverkehr fließt somit in beiden Fahrtrichtungen parallel zum motorisierten Verkehr, getrennt durch einen 3 cm hohen Bordstein. Folglich muss der Radverkehr an den Fußgängerüberwegen in den Grünphasen für die Fußgänger gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr angehalten werden. Zunächst war vorgesehen, den Radverkehr im Bereich der Fußgängerüberwege auf Fahrbahnniveau abzusenken. Nach erneuter Prüfung hat sich ein ununterbrochener Bordstein über die Fußgängerüberwege hinweg als die vernünftige Lösung gezeigt. Die Aufstellflächen für Fußgänger und Radfahrer werden stattdessen durch entsprechend deutliche Markierungen auf dem Platzbelag angezeigt.

Fahrleitungsmasten:

Im Zuge des Planungsfortschritts konnte die Anzahl der Fahrleitungsmasten am Übergang vom Bahnhofplatz zur Olgastraße verringert und deren Positionierung konkretisiert werden. Die im Bebauungsplan dargestellte Lage entspricht der aktuellen Kenntnis aus der Fahrleitungsplanung. Im Zuge der Ausführungsplanung können noch geringfügige Änderungen notwendig werden; der Bebauungsplan sieht daher die Möglichkeit zur Nachjustierung vor.

Bäume:

Bäume sind lediglich nachrichtlich dargestellt. Die endgültige Position wird im Zuge der Neugestaltung des Gesamtplatzes festgelegt. Einzelne Baumstandorte wurden an neue Erkenntnisse über Leitungstrassen im Untergrund angepasst.

Die vorgenannten Änderungen, insbesondere die Änderung der Radwegführung, bedingen eine Anpassung der östlichen Fahrbahnbegrenzung und infolgedessen eine Verschiebung des Geltungsbereichs nach Westen. Allerdings berühren die genannten Änderungen keine Grundzüge der Planung und tangieren somit weder öffentliche noch private Belange über das bisherige Maß hinaus; eine erneute Planauslegung nach § 4a Abs. 3 BauGB ist nicht erforderlich.

10. Satzung

Der Bebauungsplan in der Fassung vom 25.08.2017 kann gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung erlassen und die beiliegende Begründung in der Fassung vom 25.08.2017 hierzu festgelegt werden.